POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO

ZWYCZAJE I KLAUZULE (OPINIE) W POLSKIM HANDLU MORSKIM

BIULETYN NR 9

WARSZAWA 1958

Polska Izba Handlu Zagranicznego stwierdziła niniejsze zwyczaje polskich portów morskich, odnoszące się do przeładunku drewna.
Zwyczaje te mają zastosowanie wtedy, kiedy zagadnienia objęte niniejszymi zwyczajami nie zostały uregulowane w umowie przewozu lub kiedy odnośne klauzule czarterowe powołują się na zwyczaje portowe.

I. Zwyczaje polskich portów morskich odnoszące się do przeładunku drewna

1. Obowiązek uprzedzania o dacie spodziewanego przybycia statku dla załadowania

Przewoźnik jest obowiązany uprzedzić załadowcę conajmniej na 7 dni roboczych o dacie spodziewanego przybycia statku. Jeżeli przewoźnik uprzedzenia takiego nie złoży, czas dozwolony na załadunek przedłuża się o 7 dni roboczych od dnia przybycia statku. W razie złożenia uprzedzenia w terminie krótszym niż 7 dni roboczych, czas dozwolony na załadunek przedłuża się o tyle dni, o ile uprzedzenie było opóźnione.

Przewoźnik jest obowiązany zawiadomić załadowcę o wyjściu statku z ostatniego portu - do portu ładowania.

W razie nadejścia statku do portu ładowania z opóźnieniem ponad dwa dni kalendarzowe po zgłoszonej dacie spodziewanego przybycia statku, załadowca może żądać zwrotu kosztów spowodowanych tym opóźnieniem /przestojowe wagonów lub barek, koszt wyładowania drewna z wagonów lub barek na skład, koszty składowego i t.p./ za okres od daty spodziewanego przybycia statku włącznie. Koszty te przewoźnik obowiązany jest zwrócić nawet wtedy, gdy wprawdzie zawiadomił załadowcę o opóźnieniu statku, ale uczynił to za późno.

Przewoźnik nie ma obowiązku zwracać załadowcy tych kosztów, jeśli opóźnienie statku nastąpiło wskutek okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności.

2. Liczenie czasu dla załadunku lub wyładunku statku

Przy przywozie drewna czas załaduhku i wyładunku liczy się od godziny 7 rano następnego dnia roboczego po otrzymaniu przez załadowcę/odbiorcę w godzinach biurowych[x/] zawiadomienia o gotowości statku do załadunku lub wyładunku.

W razie nadejśc'a statku do portu ładowania przed zgłoszoną datą spodziewanego przybycia, załadowca nie jest obowiązany rozpocząć ładowania wcześniej, niż gdyby przyjął zgłoszenie o gotowości statku w dniu podanym jako dzień spodziewanego przybycia.

W razie rozpoczęcia prac przeładunkowych przed terminem obowiązującym, liczy się czas efektywnie przepracowany, jeżeli umowa stron nie reguluje tego inaczej.

Od czasu przyjętego umownie dla załadowania lub wyładowania odlicza się okresy efektywnych przerw spowodowanych opadami atmosferycznymi; okresy takie obejmują również czas potrzebny na obeschnięcie drewna i przygotowanie wznowienia przeładunku /przy tarcicy - do 4 godzin/.

3. Czas pracy przy przeładunku drewna

Na żądanie załadowcy, zgłoszone zawczasu, przewoźnik obowiązany jest na swój koszt przez 24 godziny bieżące na dobę w dniu roboczym utrzymywać parę lub prąd w urządzeniach przeładunkowych statku i udostępnić te urządzenia oraz oświetlenie dla wykonywania przeładunku drewna.

Załądowca nie ponosi kosztów związanych z tym dla statku /np.wynagrodzenie za godziny nadliczbowe załogi/.

---

x/ Przez "godziny biurowe" w portach polskich rozumie się aktualnie czas od godz.8 - 15, a w soboty od 8 - 13.

4. Obliczenie czasu dla przeładunku drewna przy klauzuli "per workable hatch" lub "per working hatch".

Jeżeli w czarterze normę przeładunkową określono na "workable hatch" lub "working hatch" i na każdą ładownię przypada jednak luk, czas załadunku i wyładunku oblicza się wg największej ładowni o ile czarter nie przewiduje czego innego.

5. Wymiary "normalnego luku" dla przeładunku drewna oraz redukcje stosowane w normach przeładunkowych przy lukach mniejszych.

"Normalny luk" zdatny do pracy przy przeładunku drewna powinien mieć wymiary nie mniejsze niż 16 x 24 stopy ang.; gdy wymiar długości lub szerokości jest mniejszy, ale nie mniejszy niż 12 x 18 stóp, dopuszcza się redukcję normy przeładunkowej dla takiego luku najwyżej o 25%. Jeżeli wymiary luku są jeszcze mniejsze, lecz nie mniejsze niż 10 x 15 stóp, dopuszcza się redukcję normy przeładunkowej dla takiego luku do 50%. Luku o wymiarze mniejszym niż 10 x 15 stóp lub nie wyposażonego w należyty sprzęt przeładunkowy /np. windy, bomy/, nie bierze się pod uwagę przy oznaczeniu normy przeładunkowej.

6. Załadunek tarcicy do pomieszczeń dodatkowych.

Głębokich zasobników na statkach /deep tanks/ nie uważa się za pomieszczenia nadające się do przewozu tarcicy. Pojemność takich zasobników powinna być odliczona od ogólnej pojemności użytkowej statku dla przewozu tarcicy.

W przypadku żądania przez statek załadunku tarcicy do specjalnych pomieszczeń trudno dostępnych, jak głębokie zasobniki /deep-tanks/, rękawy i t.p. - przewoźnik jest obowiązany pokryć dodatkowe koszty z tym związane.

7. Sposób przeładunku drewna i wymagania dotyczące pokładowych urządzeń przeładunkowych.

Przeładunek drewna ze statku i na statek odbywa się za pomocą wind pokładowych /okrętowych/ i bomów lub kranów pokładowych. Statek obowiązany jest do nieodpłatnego dostarczenia wind, pary lub prądu do tych wind oraz światła, jeżeli przeładowuje się w nocy lub w ciemnych pomieszczeniach statku.

Udźwig pokładowego urządzenia przeładunkowego powinien wynosić co najmniej dwie tony. Statek posiadający pokładowe urządzenia przeładunkowe o mniejszym udźwigu, musi się liczyć z odpowiednio zmniejszoną normą przeładunkową.

8. Przedstawienie konosamentów do podpisu.

Po zakończeniu załadunku drewna załadowcy przysługuje rozsądny czas dla wypełnienia konosamentów i przedłożenia ich do podpisu.

9. Zakończenie za/wyładunku statku przy pomocy tej samej zmiany robotników.

Przedsiębiorstwo sztauerskie jest uprawnione do pobrania od zleceniodawcy wynagrodzenia za pracę robotników w nadgodzinych, jeżeli na żądanie statku lub załadowcy zatrzymało przy pracy tych samych robotników ponad jedną zmianę oraz - jeżeli o związanych z tym kosztach uprzedzono zleceniodawcę.

10. Podział ryzyka i kosztów przeładunku drewna w stosunku między przewoźnikiem a załadowcą /wyładowcą/ przy klauzuli "free alongside".

Przy przewozie drewna na warunkach "free alongside" załadowca obowiązany jest dostarczyć towar wzdłuż burty statku /na wagonetkach, na barce lub na

lichtudze i t.p./ w zasięg urządzeń przeładunkowych statku. Z tą chwilą ryzyko i koszty dalszej manipulacji ponosi statek, który obowiązany jest pokwitować odbiór, pokryć koszty formowania unosów, zakładania stropów na hak reneru dźwigu, załadowania unosu na statek i zasztauowania drewna na statku.
W razie używania dźwigów portowych przy ładowaniu drewna na statek z nabrzeża, wagonu lub barki i t.p., również koszt użycia tych dźwigów obciąża statek.
Przy wyładowaniu drewna obowiązki stron są analogiczne.

11. <u>Markowanie i separacja partii konosamentowych.</u>

Jeżeli załadowca dostarcza drewno w partiach konosamentowych, właściwe ich oznaczenie i - w razie potrzeby odseparowanie na statku należy do obowiązków przewoźnika.
Koszt materiału użytego w tym celu - obciąża przewoźnika.

12. <u>Obowiązek kapitana statku podania ilości drewna, którą statek przyjmie na pokład.</u>

Po zakończeniu ładowania drewna do ładowni statku, kapitan obowiązany jest podać załadowcy na piśmie ilość drewna, którą statek przyjmie na pokład.
Jeżeli z ilości tej pozostawiona przez statek część przekracza 5%, wówczas koszty związane z ponownym złożeniem na plac tego drewna, obciążają statek.

13. <u>Pomiar ładunku przy płatności frachtu wg klauzuli "per intaken piled fathom".</u>

Jeżeli czarter przewiduje płatność frachtu za "intaken piled fathom", załadowca jest zobowiązany uprzedzić przewoźnika o pomiarze na placu przed załadunkiem,

a przewoźnik traci prawo kwestionowania ilości ładunku stwierdzonej pomiarem, gdy nie zgłosił zastrzeżeń przy pomiarze.

II. Zwyczajowe znaczenie niektórych określeń stosowanych w obrocie drewnem w polskich portach morskich.

1. D.B.B. czyli "deals, battens and boards" - użyte bez określenia proporcji ładunku - oznacza, że partia tarcicy albo ładunek okrętowy tarcicy składa się z 2/3 z "deals and battens" /bale i baliki/ oraz w 1/3 z "boards" /deski/.

2. "Shipping dry timber", "seasoned timber" /verladetrocken/ materiał załadowczo-suchy przy drewnie tartym, oznacza materiał o wilgotności 15-22% w stosunku do ciężaru drewna suchego.

3. "Marginal cut" czyli nadmiar na zeschnięcie lub margines tartaczny w eksporcie, przy materiale tartym świeżym iglastym o wilgotności ponad 20%, nie może przekraczać w grubości sztuk 1/8 cala ang.,a w szerokości 1/4 cala ang.

4. "U/S" /"unsorted"/ czyli n/s /materiał niesortowany/ - jest to materiał tarty iglasty, obejmujący pierwsze cztery klasy jakościowe.

5. "Standard" drewna oznacza w braku odmiennej umowy t.zw. standard petersburski liczący 165 stóp sześć. ang., czyli 4.672 metry sześć. drewna.

6. "Fathom" /sążeń/ oznacza w handlu drzewnym miarę przestrzenną drewna okrągłego /najczęściej kopalniaków i papierówki/, obejmującą 216 stóp sześć.ang., czyli 6.116 metrów przestrzennych.

7. "Load" oznacza - w braku odmiennej umowy - dla drewna okrągłego i ciosanego oraz dla podkładów kolejowych 50 stóp sześć.,ang., czyli 1.416 metrów sześć. Pomiaru średnicy dokonuje się średnicomierzem w środku długości sztuki /callipermeasure/.

8. Określenie "tarcica pryzmowana" oznacza tarcicę równolegle obrzynaną.

9. "Hoppus measurement" jest miarą przestrzenną sztuk drewna obliczaną wg następującego wzoru:

$$\frac{/\text{1/4 obwodu w calach}/^{2} \times \text{długość w stopach}}{144} =$$

= kubatura sztuki w stopach sześć.
Obwód mierzy się w środku długości sztuki.

10. "Weather working day" - oznacza dzień roboczy, w którym pogoda pozwala na przeładunek bez uszczerbku dla jakości drewna lub dla bezpieczeństwa pracy.

11. Termin "około" /about/ użyty w czerterze dla określenia ilości drewna oznacza 7,5% więcej lub mniej od ilości podanej w czarterze.

PIHZ Nr.339, z dn.5.VII.1958 r.,nakł.300 egz.,form.A-4